



Serviço Público de Transporte de Passageiros

Município de Pombal

Relatório de Atividades e Gestão

(Ano: 2022)

ÍNDICE

0. Preâmbulo	6
1. Âmbito e Objetivos	7
2. Enquadramento	8
2.1. Território e População	8
3. Rede de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal	9
3.1. Caracterização da Rede atual TC POMBUS	9
3.1.1. Rede Atual TC Pombus.....	9
3.1.1.1. Traçado da Rede.....	10
a. Quadrantes	10
b. Linha azul (Nº1)	11
c. Linha vermelha (Nº2)	13
d. Linha verde (Nº3)	14
e. Linha verde (Via Aldeia dos Redondos) (Nº3.1)	15
f.. Linha amarela (Nº4)	16
g. Linha amarela (Via Valdeira) (Nº4.1)	17
h.. Linha laranja (Nº5)	18
f.. Linha lilás (Nº6)	19
f.. Linha cinza (Nº7)	20
3.1.2.2. Passageiros transportados	21
3.1.2.3. Registo de acidentes e incidentes	22
3.1.2.4.. Receitas e despesas	22

3.2. Atividade de Exploração da Rede POMBUS	27
3.2.1. Modelo de Gestão	27
3.2.1.1. Estrutura Técnico-Administrativa e Operacional	27
3.2.1.2. Monitorização da Rede	27
3.3. Qualidade do Serviço POMBUS	29
3.4. Desempenho da Rede	29
3.4.1. Indicadores de Gestão	30
3.4.1.1. Distância percorrida na rede (I ₁)	30
3.4.1.2. Área geográfica coberta e população abrangida (I ₂)	31
3.4.1.3. Número de paragens (I ₃)	31
3.4.1.4. Quantidade de passageiros transportados (I ₄)	31
3.4.1.5. Lugares x Quilómetros (I ₅)	32
3.4.1.6. Taxas de ocupação (I ₆)	33
3.4.1.7. Frequência do serviço (I ₇)	33
3.4.1.8. Custos de operação (I ₈)	34
3.4.1.9. Custo médio por passageiro transportado (I ₉)	35
3.4.1.10. Receita média equivalente por passageiro (I ₁₀)	35
3.4.1.11. Número de veículos da frota (I ₁₁)	36
3.4.1.12. Idade média da frota (I ₁₂)	36

3.4.1.13. Índice de regularidade IR (I ₁₃)	37
3.4.1.14. Índice de pontualidade IP (I ₁₄)	37
3.4.1.15. Satisfação do utente (I ₁₅)	37
3.4.1.16. Nº de reclamações por motivo (I ₁₆)	37
3.4.1.17. Nº de acidentes de viação (I ₁₇)	38
3.4.1.18. Nº de incidentes de segurança (I ₁₈)	38
3.4.1.19. Emissões de GEE (I ₁₉)	38
3.4.1.20. Consumo de gasóleo (I ₂₀)	38
3.4.1.21. Velocidade média em períodos de ponta e normal (I ₂₁)	39
3.5. Implementação do SAEIP (Sistema de Apoio à Exploração e Informação ao Público em Tempo Real)	39
4. Planeamento da Rede	40
5. Considerações Finais	40
ANEXO I: Prestação de Contas POMBUS referentes ao ano 2022	44
ANEXO II: Mapa Geral de Indicadores (cf. informação mínima a constar no relatório anual de atividades, de acordo com o Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007).....	46

Referências Bibliográficas

[1] Regulamento n.º 430/2019. Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – Parte E do Diário da República, 2ª série – N.º94, 16 de maio de 2019.

[2] Regulamento de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal – POMBUS – Aviso n.º 19360/2021, Parte H do Diário da República 2ª série – N.º 199 de 13 de outubro de 2021.

[3] Orientações – Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

[4] Demonstração de Resultados do Exercício correspondentes ao ano 2022 (in Relatório de gestão 2022 em anexo).

0. Preâmbulo

De acordo com as Orientações da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, relativamente ao cumprimento das Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e dando cumprimento às obrigações daí decorrentes, o Município de Pombal elaborou o presente “Relatório de Atividades” onde descreve em linhas gerais o serviço público de Transporte Coletivo de Passageiros (TC), designada “rede TC POMBUS”. O conteúdo deste relatório resulta fundamentalmente da análise e tratamento de dados obtidos através dos instrumentos de monitorização utilizados pela entidade gestora da rede TC POMBUS, designadamente Indicadores de Gestão calculados periodicamente os quais permitem avaliar o desempenho da rede em dimensões de análise complementares. Importa referir que, sem prejuízo do balanço de atividades realizado para o ano 2023, a avaliação do desempenho da rede TC POMBUS é feita trimestralmente em sede de Assembleia Municipal.

Em 18 de março de 2021 a AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, emitiu parecer prévio vinculativo n.º 41/AMT/2021 favorável à alteração do Regulamento de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal – POMBUS, em cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 2 ao artigo 34.º do decreto-lei n.º 78/2014 de 14 de maio, que se mantém atualmente em vigor.

1. Âmbito e Objetivos

No presente relatório é feito um balanço do funcionamento da rede TC POMBUS durante o ano 2022, definindo-se os seguintes objetivos principais:

O1. Sistematizar informação relevante que permita avaliar o desempenho da rede no período em análise, a partir da análise de diversos Indicadores de Gestão;

O2. Disponibilizar informação de apresentação obrigatória à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao abrigo dos Regulamentos n.º 430/2019 e n.º 1370/2007.

No âmbito do objetivo “O2”, o presente relatório inclui também diversa informação que descreve em detalhe as atividades do serviço público assegurado através da rede de Transporte Coletivo de Passageiros POMBUS, designadamente:

- i. Avaliação de desempenho da rede, através da apresentação de Indicadores de Gestão relativos a várias dimensões de análise (e.g. operacional e económico-financeira);
- ii. Informação que evidencia a adequação da Oferta à Procura de transporte público, fundamentando o papel da rede TC POMBUS como uma boa opção de mobilidade para a população;
- iii. Informação sobre as designadas “*compensações*” atribuídas anualmente pela autarquia ou Estado, e enquadramento deste tema no âmbito do relacionamento do operador da rede com os clientes internos da CMP;
- iv. Caracterização do material circulante e dos recursos humanos alocados à rede TC POMBUS, apresentando-se a conta de exploração integradas nos resultados do Exercício anual da autarquia.

2. Enquadramento

2.1. Procura de Transporte Público

A Rede de Transportes Urbanos de Pombal tem uma componente de transporte escolar servindo os alunos que frequentam os estabelecimentos de ensino da cidade, tendo no ano letivo de 2021/2022 sido atribuídos 568 passes e no ano letivo de 2022/2023, sido atribuído 656 passes a estudantes.

Na componente de serviço Público de Transporte geral é de salientar que o serviço esteve em pleno funcionamento, cumprindo os horários e circulações previstas.

3. Rede de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal

3.1. Caracterização da rede atual TC POMBUS

3.1.1. Rede atual TC POMBUS

O alargamento da rede para 9 linhas, com as 281 paragens de POMBUS e a distância diária percorrida incrementada para 781 quilómetros diários e abrangendo toda a freguesia de Pombal, proporcionou a prestação de um serviço público relevante, aumentando a mobilidade da população e, simultaneamente, contribuindo para revitalizar o ordenamento do território urbano, condicionando e alterando os padrões de circulação rodoviária e do estacionamento na cidade e fomentando a mobilidade a partir das zonas periféricas da freguesia de Pombal.

Na figura 1 representa-se esquematicamente a solução atualmente em vigor e que foi implementada em setembro de 2020 e que vigora desde 2021.

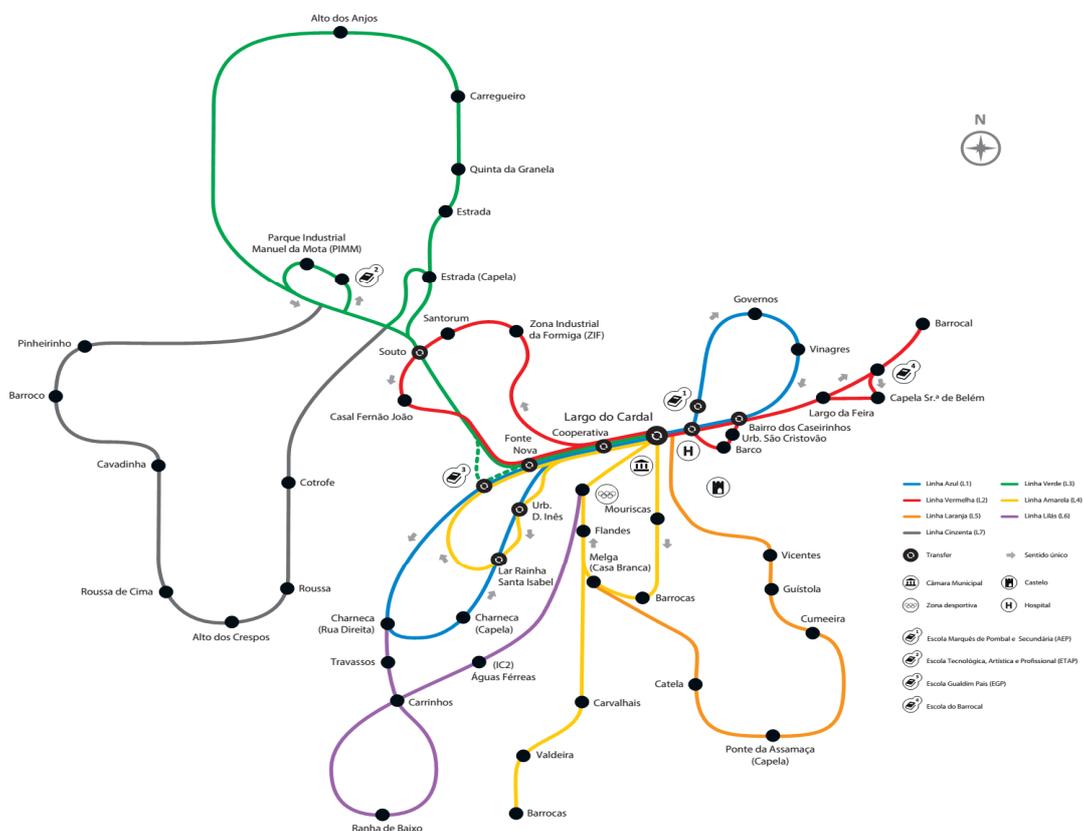


Fig.1 – Traçados na rede de Transportes Urbanos em vigor desde 2021

Com a entrada em vigor do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), o Município de Pombal optou por continuar a gerir a Rede de Transportes de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal¹ enquanto Autoridade e Operador, em simultâneo, e em regime de exclusividade, pelo que não existe qualquer contrato de prestação de serviços com entidades terceiras. A Autoridade fiscalizadora da Rede TC POMBUS é o Município de Pombal e as obrigações de serviço público constituem-se pelo funcionamento da Rede e pelo cumprimento dos horários das linhas, aprovados pelo Órgão Câmara Municipal de Pombal. As compensações financeiras definidas constam no regulamento de taxas e licenças publicado em diário da República, traduzindo-se somente na receita com a venda da bilhética. O Município de Pombal não definiu qualquer regime de incentivos e/ou penalidades associado ao desempenho da Rede TC POMBUS.

3.1.1.1. Traçado da rede

a. Quadrantes

A organização espacial da rede TC POMBUS considera a divisão em quatro quadrantes, implementada em setembro de 2020 e que vigora desde 2021, tendo em consideração as características distintas das áreas populacionais servidas. O quadrante noroeste (NO) serve o Parque Industrial Manuel da Mota, a Zona Industrial da Formiga, a Escola Tecnológica, Artística e Profissional de Pombal (ETAP), o Casal Fernão João, Pinheirinho, Cavadinha, Alto dos Crespos, Mendes, Covão dos Mendes, Barroco, Sazes, Casal Velho, Roussa, Cotrófe, Carregueiro, Aldeia dos Anjos, Aldeia dos Redondos, Granja, Fonte Nova e Barros da Paz; o quadrante nordeste (NE) serve as povoações de Governos, Vinagres, Caseirinhos, Barrocal Covão da Silva, ligando ao centro da cidade de Pombal; o quadrante sudeste (SE) serve as povoações de Flandes, Casalinho, Carvalhais, Valdeira, Catela, Melga, Ponde de Assamaça, Guístola, Outeiro Galelas, Pousios, Vicentes e Choupal; e o quadrante sudoeste (SO) serve a povoação da Charneca, Mancos, Travasso, Ranha de Baixo, Carrinhos, Leais, Águas Férreas e a Escola Gualdim Pais.

¹ A designação da rede é “Rede de Transporte Coletivo Local de Passageiros do Município de Pombal – Rede POMBUS”, explorada diretamente pela Autoridade, por prestação direta, com recurso a meios próprios, conforme previsto na Lei n.º52/2015 que aprova o RJSPTP – Regime Jurídico de Serviço Público de Transportes de Passageiros.

Na figura 3 esquematiza-se o traçado em vigor a partir de 14 de setembro 2020 de cada uma das linhas e atualmente em vigor.

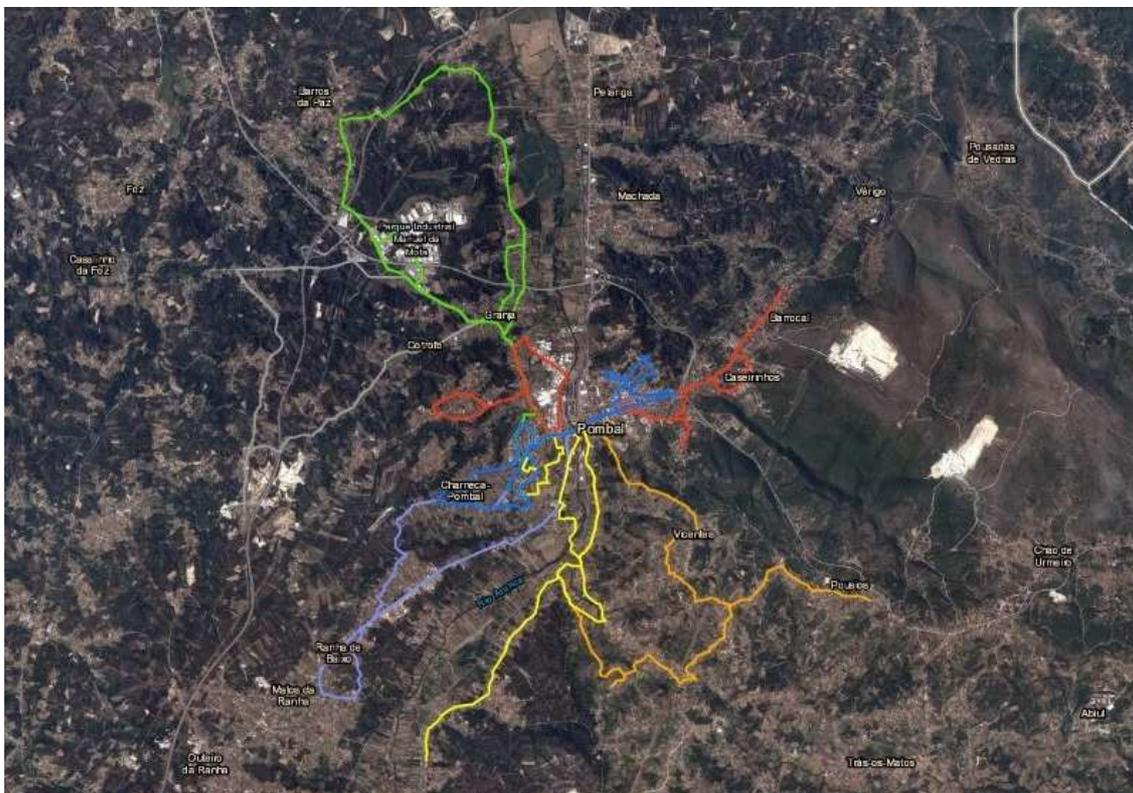


Fig.3 – Alteração de traçados na rede original, em vigor a partir de 14 setembro 2020.

As alterações implícitas com o alargamento da rede TC POMBUS em setembro de 2020, traduzem-se, por cada linha: distância percorrida pelo aumento da frota de autocarros ao serviço.

b. Linha Azul (n.º 1)

A linha n.º 1 – Azul, serve as localidades dos Governos, Vinagres, Charneca. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal. Serve outras instituições particulares de índole social, como a APRAP, a Associação Alzheimer e Lar.

A linha azul tem uma extensão aproximada de 16 quilómetros e conta com 49 paragens.

f. Linha Amarela (n.º 4)

A linha n.º 4 – Amarela, serve a Urbanização Fonte Nova, Urbanização Casal Galego e a Urbanização Jardim das Oliveiras. Serve as localidades das Barrocas, Melga e Flandes, assim como a Zona Desportiva da cidade. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal. Serve outras instituições particulares de índole social, como a APRAP, a Associação Alzheimer e Lar.

A linha amarela tem uma extensão de 16 quilómetros e engloba 41 paragens.

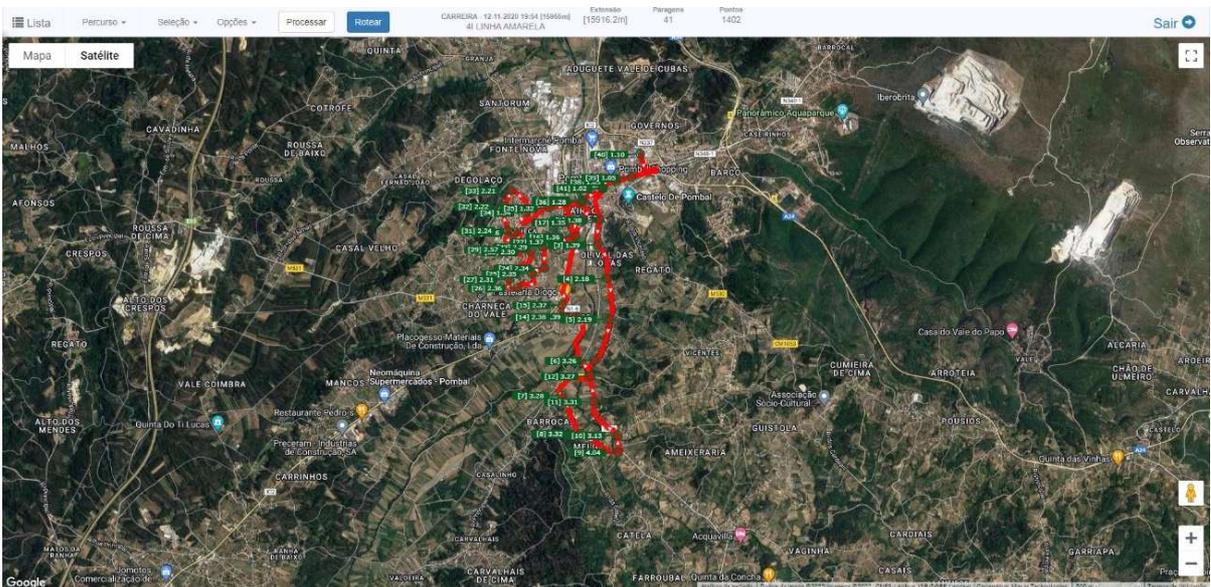


Fig.12 – Traçado da Linha Amarela, em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 4 Amarela, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

Horário Linha 4 - AMARELA

Escola M. de Pombal	1.02	1.38	1.39	2.18	2.19	3.26	3.28	3.32	4.04	3.13	3.31	3.27	2.38	2.37	1.36	1.35	1.28	1.01	1.02	1.27	1.37	2.29	2.34	2.35	2.36	2.31	2.30	2.57	2.26	2.24	2.22	2.21	1.34	1.32	1.28	1.01	1.09	1.05	1.10					
7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	
7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37	7:37
8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30
11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25	11:25
12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15
13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	
17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	
18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15
19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05	19:05

Paragens onde o trajeto passa entre o horário assinalado. Paragens onde o trajeto não passa. Nota: Horário provisório sujeito a alteração. Versão 27/12/2022. Em vigor a partir de 03/01/2023.

Fig.13 – Horário e Circulações da Linha Amarela em vigor em 2023

g. Linha Amarela (n.º 4.1.) – Via Valdeira

A linha 4.1. – Amarela (via aldeia Valdeira), é outra nas novas linhas, que iniciou em setembro de 2020. Serve as localidades das Mouriscas, Casalinho, Carvalhais, Valdeira, Cruta e as restantes localidades da linha Amarela. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Gualdim Pais, Escola Secundária de Pombal e Escola Marquês de Pombal. Serve outras instituições particulares de índole social, como a APRAP, a Associação Alzheimer e Lar.

A linha amarela 4.1. tem uma extensão de 24 quilómetros e 55 paragens.

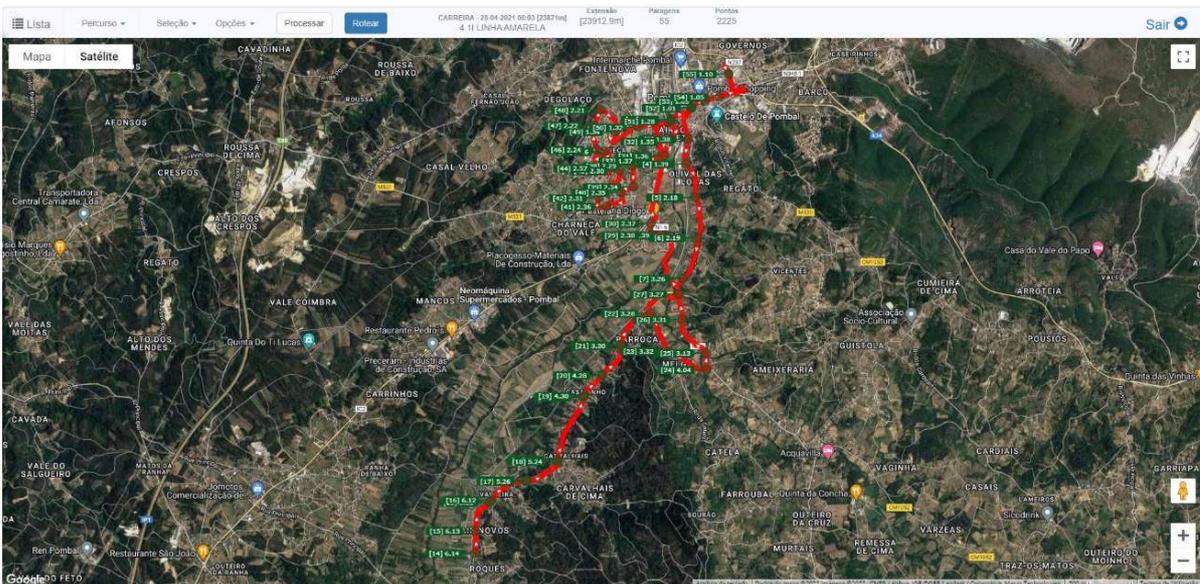


Fig.14 – Traçado da Linha Amarela 4.1, em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 4 Amarela, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

Horário Linha 4.1 - AMARELA (Via Valdeira)

Paragem	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00		
Escola M. de Pombal																													
Largo do Casal																													
Rua de Alegria 1 - Largo S. Sebastião																													
Rua de Alegria 2 - Ade. Pombal Municipal																													
Vale das Lobas																													
Mouriscas																													
Quinta das Barras 1																													
Quinhão - Rua Principal 1																													
Quinhão - Rua Principal 2																													
Casalinho - Capela																													
Carvalhais																													
Valdeira - Rua Marquês de Pombal																													
Valdeira - Capela																													
Cruta																													
Valdeira																													
Valdeira - Capela																													
Valdeira - Rua Marquês de Pombal																													
Carvalhais																													
Casalinho - Capela																													
Quinhão - Rua Principal 2																													
Quinhão - Rua Principal 1																													
Barras - Antigo Passadizo de Nível																													
Moura - Entre os Rios das Cobras																													
Moura (Casa Branca)																													
Barras (Entre os Rios das Cobras)																													
Rua de Alegria 3																													
Rua de Alegria 4																													
Flandres (Campo de Futebol)																													
Flandres (Jardim de Infância)																													
Rua de Leiria (Grupo de Futebol - Pombal)																													
Zona Desportiva																													
Rota de Cooperação																													
Largo do Casal																													
Largo do Casal																													
Rota de Cooperação																													
Rua do Sêco 1																													
Rua do Sêco 2																													
Quinta de Quinhão																													
UfP - Jardim das Oliveiras																													
Rua do Lar																													
Lar Rainha Santa Isabel																													
UfP - Rotunda de Bismarck																													
UfP - Casal Galvão																													
Escola Gualdim Pais																													
Escola Gualdim Pais																													
A PRAP																													
Rua da Fonte Nova (Farmácia)																													
Estrada de Charneca																													
Rota de Cooperação																													
Largo do Casal																													
Mercado																													
Hospital																													
Escola M. de Pombal																													

Paragens onde o trajeto passa entre o horário assinalado.
 Paragens onde o trajeto não passa.

Nota: Horário provisório sujeito a alteração. Versão 12/09/2022. Em vigor a partir de 03/01/2023.

Fig.15 – Horário e Circulações da Linha Amarela em vigor em 2023

h. Linha Laranja (n.º 5)

A linha 5 – Laranja, é outra nas novas linhas, que iniciou em setembro de 2020. Serve as localidades das Mouriscas, Barrocas, Ponde de Assamaça, Cumieira, Pousios, Outeiro Galegas, Guístola, Vicentes. Faz a ligação entre os principais Edifícios Públicos como Hospital, Escola Secundária de Pombal, Escola Marquês de Pombal, Castelo. Serve outras instituições particulares de índole social, como o Centro Hospitalar de S. Francisco.

A linha laranja tem uma extensão de 26 quilómetros e 61 paragens.

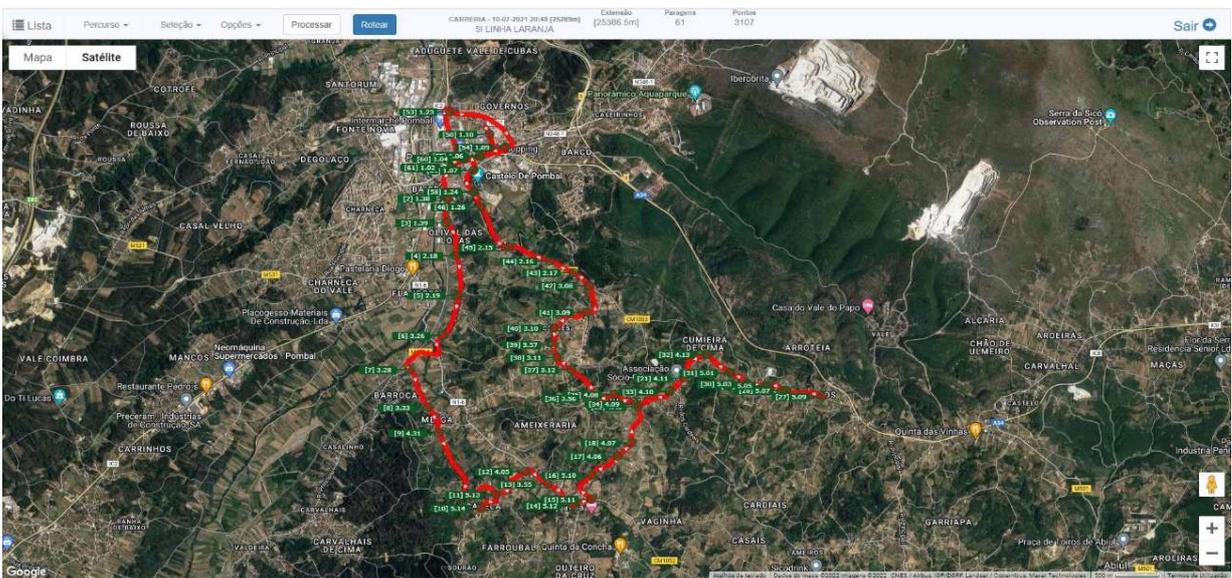


Fig.16 – Traçado da Linha Laranja, em vigor a partir de setembro 2020.

Na figura seguinte inclui-se o horário da linha 5 Laranja, onde se assinalam as paragens principais e o número de circulações em vigor.

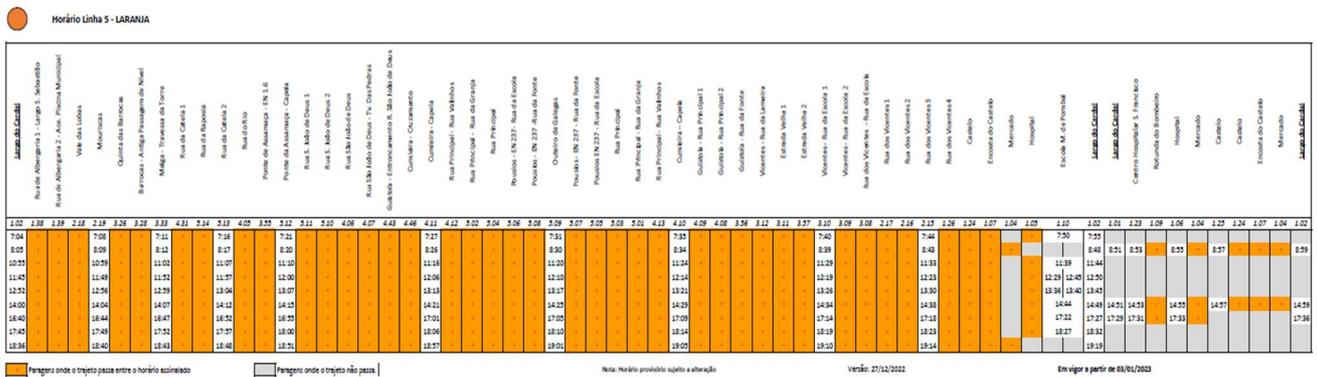


Fig.17 – Horário e Circulações da Linha Laranja em vigor em 2023

3.1.1.2. Passageiros Transportados

Importa a propósito dos passageiros transportados referir, que a situação de pandemia Covid-19 implicou a alteração de comportamentos da população em matéria de teletrabalho, quer no que respeita a rotinas escolares e laborais, que no que concerne aos limites de ocupação de lugares nos autocarros (em linha com as medidas de distanciamento social que venham a ser recomendadas pela Direção-Geral de Saúde).

A informação extraída da aplicação informática utilizada para monitorização da rede (Datacar System®), indica-nos que de janeiro a dezembro de 2022, foram transportados 270009 passageiros.

Tab.1 – Passageiros transportados e distância média diária por passageiro (2023).

Ano	Passageiros transportados	Distância média percorrida
2022	270009	5 Km

Face ao período homólogo de 2021 verificou-se um aumento de passageiros na ordem dos 70%, justificado em grande parte pelo abrandamento da Pandemia COVID 19 e pelo facto de os utentes usufruírem do transporte público em detrimentos do transporte particular, por se traduzir numa economia financeira para as famílias.

A distância média percorrida por passageiro é de cerca de 5km, devido ao alargamento da rede aos lugares limítrofes da freguesia de Pombal.

Em termos de transporte de alunos em 2022, foram transportados 75395 passageiros estudantes.

Tab.2 – Passes da comunidade escolar atribuídos.

Ano Letivo	N.º de Passes Estudante Atribuídos
2021/2022	568
2022/2023	656

Constata-se um aumento de 88 passes estudantes, no ano letivo 2022/2023 em relação ao ano letivo anterior, reforçando a importância do papel da rede TC POMBUS para a comunidade estudantil, a par do contributo para o combate ao isolamento social da população mais idosa que encontra neste serviço comunitário uma forma de combater o sedentarismo e interagir com outras pessoas. Esta constatação salienta importante papel da rede TC POMBUS enquanto instrumento com uma vertente social muito relevante, contribuindo para a inclusão social dos idosos e para apoiar as famílias no transporte escolar dos mais jovens.

Tab.3 – Viagens feitas por passageiros seniores no período 2022.

Ano	N.º de Passageiros seniores
2022	55859

O número de passageiros séniores teve um acréscimo superior de 68%, em relação ao ano de 2021, igualmente justificado pelo abrandamento da Pandemia COVID 19 e reforçando o referido anteriormente, que o TC POMBUS se constitui como veículo promotor do combate ao isolamento da população mais idosa, permitindo-lhes o fácil acesso aos cuidados de saúde e outros.

3.1.1.3. Acidentes e Incidentes no período 2022

No âmbito do Indicador I17 e relativamente ao ano de 2022 registaram-se dois acidentes com as viaturas afetas ao TC POMBUS, somente com danos materiais e sem vítimas a lamentar.

3.1.1.4. Receitas e Despesas

As receitas do transporte coletivo urbano POMBUS advêm essencialmente da bilhética e das verbas que são custeadas pelos “clientes internos”² do Município de Pombal.

² Os designados “clientes internos CMP” são as áreas de «Ação Social», «Educação», «Coesão Territorial», «Promoção da Atividade Económica e Social» e «Ambiente e Sustentabilidade»; pretende-se que essas áreas funcionais participem futuramente o funcionamento da rede TC POMBUS nos montantes definidos no orçamento anual da CMP no início de cada ano, estando essas verbas incluídas nas dotações orçamentais que a CMP atribui a cada uma daquelas áreas. Esta abordagem será adotada na próxima revisão dos documentos previsionais e regulamentares referentes à rede POMBUS. Apesar do Município de Pombal, na implementação das suas políticas nos setores da ação social, da educação, do desenvolvimento económico e social, da coesão, da mobilidade e do ambiente já praticar fortes benefícios aos utentes e seus munícipes, traduzido em isenções diretas nos serviços prestados, e no caso dos Transportes Urbanos as isenções são concedidas à população mais vulnerável (seniores e estudantes), o que se traduz num apoio aos seus agregados familiares.

As modalidades de bilhética atualmente praticadas são as seguintes:

- “Passe social normal”, com o custo mensal no valor de 12.50€ (Iva Incluído);
- “Bilhete a bordo”, com o custo unitário de 0.70€ (Iva Incluído);
- Carteira de 10 “Bilhetes pré-comprados”, com o custo de 5.00€ (Iva Incluído);
- “Passe Estudante”, com o custo de 10.00€ (Iva Incluído);
- “Passe Isento”, atribuído à população Estudante Obrigatório, à população Sénior (idade igual ou superior a 65 anos), à comunidade de refugiados da guerra da Ucrânia acolhidos em Pombal e aos elementos que compõem o Corpo de Bombeiros Voluntários de Pombal (quando solicitado).

Em 2022, manteve-se a adesão do Município de Pombal ao “Programa de Apoio à Redução de Tarifário” (PART), implementado pela CIMRL – Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria e em vigor desde maio de 2019, originou um aumento na venda de passes a novos utentes. No âmbito do PART, a CIMRL afetou a totalidade das verbas PART a medidas de apoio à redução de tarifário, concretamente através da redução de 50% dos títulos de passe dos Transportes Públicos. Durante o ano de 2022 aderiram ao programa 46 novos passes PART, tendo-se registado 3912 vendas e utilização de títulos mensais (passes sociais e passes estudante) abrangidos pelo programa. Os utentes da Rede POMBUS, que aderiram ao PART, usufruíram do apoio financeiro no montante total de 23.790,00€ (atribuído pelo programa). No ano 2022 manteve-se acentuada procura dos passes sociais mensais, em detrimento dos títulos ocasionais, bilhetes a bordo ou pré-comprados.

As receitas da bilhética da rede TC POMBUS no período em análise representam-se na tabela seguinte:

Tab.4 – Receitas TC POMBUS no período em análise.

Ano	Receita Bilhética (R)
2022	55.468,45€

Ano	Receita PART (R)
2022	23.790,00€

Na tabela 5, apresentam-se as despesas totais do ano de 2022

Tab.5 – Despesa total TC POMBUS no período em análise.

Ano	Despesa (D)
2022	756.648,55€

Importa referir que as principais rubricas de despesa imputáveis à rede TC POMBUS são fundamentalmente 5 (cinco), a saber: encargos com pessoal afeto ($\approx 40\%$),

amortizações e depreciações ($\approx 30\%$), combustíveis ($\approx 12\%$), manutenção ($\approx 6\%$) e seguros ($\approx 3\%$). Na tabela seguinte discriminam-se as rubricas da despesa anual da rede TC POMBUS, para o período em análise.

Tab.6 – Despesas por rubrica principal no período 2022.

Rubricas do Custo Operacional	2022
Combustíveis	119 126,45 €
Seguros	10 903,21 €
Manutenção	59 379,45 €
Limpeza e Higiene	120,85 €
Pessoal	440 594,96 €
Amortizações e depreciações	104 067,33 €
Outros Custos	22 456,30 €
Totais	756 648,55 €

Na tabela 7 apresentam-se os montantes de Despesa (D) e Receita (R) anual da rede TC POMBUS, que inclui a receita da bilhética e a receita da participação do PART, indicando-se o respetivo Saldo (R-D).

Naquela tabela menciona-se a existência de clientes internos da rede, correspondentes a Áreas Funcionais do Município de Pombal e cujas missões são potenciadas pela atividade da rede.

TC POMBUS (motivo que justifica a participação anual nas receitas, designadas “receitas indiretas” por se considerar que as ditas “receitas diretas” provêm da bilhética).

Tendo em consideração o disposto na nota de rodapé² (p.22), admitindo que o orçamento municipal atribui à totalidade das referidas áreas funcionais a verba total de 677.283,85€ destinada a custear a atividade anual da rede TC POMBUS, e que cada uma dessas áreas participa na percentagem correspondente ao contributo da rede para a prossecução da respetiva missão e objetivos anuais. Na tabela 5 explicita-se de que forma a rede TC POMBUS contribui para a atividade de cada uma das áreas funcionais mencionadas (% de afetação) e, conseqüentemente, para o desempenho dos pelouros onde as mesmas se encontram integradas.

Tab.7 – Mapa Geral de Receitas e Despesas anuais no período 2022.

Ano	Receita										Despesa	Saldo (R-D)
	Direta Bilhética = R1	PART (Não Recebido)**	Indireta Clientes Internos = R2									
			Ação Social (20%)	Educação (45%)	Coesão Terrotorial (15%)	Promoção Económoco-Social (10%)	Ambiente (10%)	% Total	Total CMP	Total (R1+R2)		
2022	55 468,45 €	23 790,00 €	135 456,77 €	304 777,73 €	101 592,58 €	67 728,39 €	67 728,39 €	100%	677 283,85 €	756 648,55 €	756 648,55 €	0,00 €

NOTA: as parcelas de receita provenientes de clientes internos (R2) traduzem um cenário que se encontra em análise pelo Município de Pombal, tema que será abordado no contexto da revisão do tarifário da rede POMBUS e poderá ser futuramente considerado na elaboração de documentação contabilística da entidade)

** Apoios relativos à operação do ano 2022, mas não recebidos no respetivo ano civil.

3.2. Atividade de Exploração da Rede POMBUS

3.2.1. Modelo de Gestão

3.2.1.1. Estrutura Técnico-Administrativa e Operacional

A Rede de Transporte Públicos Urbanos POMBUS é da tutela do Pelouro dos Transportes e Mobilidade do Município de Pombal.

A estrutura orgânica afeta à gestão e manutenção da rede POMBUS é assegurada por:

- Secção de Transportes Urbanos- STU, com a seguinte constituição:
 - 1 Assistente Técnico com as funções administrativas,
 - 1 Técnico Superior com as funções administrativas e outras;
 - 22 Assistentes operacionais com as funções de motorista;
- Gestor da Rede, desempenhada pelo Chefe de Divisão Gestão e Conservação de Edifícios e Equipamentos Municipais, titular de capacidade profissional de gerente de empresa de transporte público de passageiros;
- Serviços Partilhados da DGEEEM, com funções de suporte ao funcionamento relativas à manutenção e reparação de elementos que integram a rede POMBUS (material circulante e infraestruturas de apoio e.g. abrigos/paragens) as quais são asseguradas pelos diversos serviços partilhados das Oficinas Municipais;
- Serviços Partilhados da Estrutura Municipal, no concerne às restantes atividades de suporte (administrativa, contabilística e financeira).

3.2.1.2. Monitorização da Rede

- i. Análise de Indicadores de Gestão, calculados regularmente através de inputs diversos, sendo que o *software* aplicacional utilizado (Datacar System®) disponibiliza informação relevante para o efeito;

- ii. Análise de reclamações e sugestões de melhoria da população, informação que é objeto de tratamento regular tendo em vista a definição das ações corretivas mais adequadas a cada situação concreta, a partir de uma cuidada análise de causas.

O software aplicativo “Datacar System®” mencionado em (i) constitui uma componente de um sistema de informação global, sendo que os registos de vendas a bordo possibilitam a ligação direta aos processos de controlo de caixa para uma posterior integração contabilística, disponibilizando informação indispensável para a gestão financeira e operacional da rede POMBUS. Este software permite agrupar de forma sistemática a informação de eficiência e de custos operacionais e da receita obtida pelos serviços realizados, disponibilizando o reporte necessário para a avaliação da performance dos processos operacionais da empresa, elaboração de relatórios de suporte à tomada de decisão. Adicionalmente, a gestão da rede POMBUS determina diversos Indicadores de desempenho (ver seção 3.4).

Relativamente a “reclamações” (iv), o gestor da rede POMBUS procura analisar as causas-raiz dos problemas identificados, cruzando-se essa informação com outros dados relacionados procurando-se sempre avaliar em que medida essa reclamação não se refere a uma situação pontual, sem significância estatística.

Em suma, procura-se avaliar em que medida cada reclamação deva ser atendida tendo em atenção o impacto que a situação reportada tem/pode ter na comunidade e em que medida a sua resolução é viável do ponto de vista económico, social e ambiental (ou seja, avalia-se se resolver a questão corresponde a uma medida sustentável do ponto de vista global, segundo uma lógica de “análise custo/benefício”). Neste âmbito, os *timings* de resolução devem também ser ponderados (por exemplo, a alteração pontual de um horário de uma linha para que a hora de chegada a uma determinada paragem seja revisto pode ter implicações nos horários globais daquela linha e eventualmente de outras, sendo mais adequado aguardar-se por uma revisão geral de horários que seja ampla e atempadamente divulgado à população).

3.3. Qualidade do Serviço POMBUS

A imagem do POMBUS (autocarros e paragens) é um dos aspetos que os utentes valorizam. A higienização constante dos autocarros, constituiu um fator de segurança na utilização do Transporte Público.

A qualidade do serviço prestado revela-se no interesse que os utentes manifestam e pretensão que têm em ver chegar o POMBUS a todas as localidades do concelho, por ser prático e acessível a todos.

Outro fator importante prende-se com o tarifário aplicado e oferta de horários, que permite de uma forma económica, aceder aos serviços nos horários de funcionamento, bem assim como aos horários de trabalho das empresas.

3.4. Desempenho da Rede

De acordo com o disposto no Regulamento n.º430/2019 [5], designadamente no que concerne à *“informação mínima a constar no relatório anual relativo ao serviço público de transporte de passageiros previsto no artigo 7.º do regulamento (CE) 1370/2007”*, apresenta-se seguidamente um conjunto de Indicadores de Gestão relativos à “Oferta” (Indicadores I1, I2, I3, I5, I7, I21), “Procura” (Indicadores I4, I6), “Material Circulante (frota)” (Indicadores I11, I12), “Indicadores Económico-Financeiros” (I8, I9, I10), “Qualidade e Segurança” (I13, I14, I15, I16, I17, I18) e “Sustentabilidade” (I19, I20). Pretende-se dar resposta ao quadro Anexo ao documento orientador emitido pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com o título “Obrigações de Reporte e Publicitação – Regulamento n.º430/2019 e Regulamento (CE) n.º1370/2007. Nas subseções seguintes descrevem-se os Indicadores enumerados (I1 a I20), sendo que nas várias seções do presente relatório se inclui informação complementar relacionada. No Anexo II ao presente relatório inclui-se um mapa síntese que relaciona a numeração atribuída aos Indicadores descritos no presente relatório com os Indicadores de referência mencionados no Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007 (AMT).

3.4.1. Indicadores de Gestão

3.4.1.1. Distância percorrida na rede (I1)

O número de circulações e a quantidade de quilómetros percorridos estão diretamente relacionadas com os calendários civil e escolar. Em 2022, foram realizadas as circulações previstas, ascendendo a 24384, cf. Tabela 8 infra.

Na tabela seguinte indica-se a distância total percorrida na rede.

Tab.8 – Circulações e distâncias percorridas no período 2023.

Ano	Circulações totais no ano (circuitos integrais)	Circulações diárias (nº médio)	Quilómetros percorridos (km)
2022	24384	98	466012

[fonte: dados Datacar System]

Na tabela 9 apresentam-se os valores extraídos do software aplicativo Datacar System que permitiram determinar o número médio diário de circulações indicado na tabela anterior.

Tab.9 – Determinação do número de circulações diárias (valores médios).

2022		
	dias uteis	Total Circulações
Período Normal	186	19344
Período de Férias	63	5040
Totais	249	24384
Média de Circulações Diárias		98

[fonte: dados Datacar System]

Refira-se que o número de circulações diárias em horário escolar é normalmente superior ao número de circulações em período de férias. Procura-se assim garantir a disponibilidade do serviço nos horários de entrada e saída dos estabelecimentos escolares, durante os períodos letivos. Nos períodos não letivos, estão assegurados os horários de ponta matinal, meio dia e tarde.

3.4.1.2. Área geográfica coberta e população abrangida (I2)

Considerando-se que a “*área geométrica coberta*” é calculada através da medição da área de influência das paragens de cada uma das linhas (desenhando-se um círculo com 300 metros de raio em cada paragem), sendo que a área total resulta do somatório das áreas de influência de cada paragem. De acordo com este critério, a rede atual apresenta uma área coberta de **27,23 Km²** [fonte: plantas de rede e localização georreferenciada das paragens], abrangendo 100% da população residente na área urbana de Pombal.

3.4.1.3. Número de paragens (I3)

A rede atual tem **281 paragens**, de diferentes tipologias, localizadas nas diferentes localidades da freguesia de Pombal.

3.4.1.4. Quantidade de passageiros transportados (I4)

Na tabela seguinte apresenta-se o de passageiros que utilizaram a rede TC POMBUS no período em análise.

Tab.10 – Quantidade de passageiros transportados no período 2023.

Ano	Passageiros transportados
2022	270009

[fonte: dados Datacar System]

De acordo com a interpretação feita pelo gestor da rede TC POMBUS, o número de passageiros transportados é razoável, pois está ainda diretamente relacionado com outros fatores:

- i. Diminuição do número de população residente, em linha com o saldo entre as taxas de mortalidade e natalidade;
- ii. Alteração de rotinas de mobilidade da população, resultante da melhoria do nível de confiança na economia e que em parte pode justificar o incremento da utilização de viatura própria nas deslocações diárias;
- iii. Alterações, de necessidades de deslocação, resultante da dinâmica socioeconómica no território. Importa realçar ao anteriormente referido, que ainda assim houve um aumento de passes estudante atribuídos.

3.4.1.5. Lugares x Quilómetros (I5)

O Indicador “lugares x quilómetros” para o ano em análise encontra-se detalhado na tabela 11.

Tab.11 – Quantidade de Lugares x Kms por viatura e por ano.

Matricula da viatura	Kms iniciais 01/01/2022	Kms finais 31/12/2022	Total Kms percorridos ano 2022	Lotação da Viatura	Lugares x Kms anuais
69-GQ-43	503658	536055	32397	28	907116
69-GC-44	514720	543784	29064	28	813792
94-QH-28	194437	242074	47637	25	1190925
52-GX-95	518229	557718	39489	28	1105692
52-GX-96	537494	579782	42288	28	1184064
21-40-IB	629743	637092	7349	51	374799
52-25-PL	230825	241912	11087	15	166305
AB06GT	54088	95288	41200	24	988800
AB07GT	53672	96419	42747	24	1025928
AB12GT	55987	97896	41909	24	1005816
AB15GT	54081	99990	45909	35	1606815
AB17GT	54361	97442	43081	32	1378592
47-25-XA	705927	747782	41855	53	2218315
	4107222	4573234	466012	30,38	13966959

3.4.1.6. Taxas de ocupação (I6)

A taxa de ocupação corresponde ao rácio «Procura média vs. Capacidade média»[1] (análise por período considerado[2], para a totalidade das linhas). A variação da taxa de ocupação (TO) é variável ao longo do dia, considerando que nos horários de ponta (início da manhã: 07:00-09:00; final de tarde: 17:00-19:00) a taxa de ocupação em algumas linhas chega a atingir 100%, e nos horários ditos em vazio esse valor pode atingir valores mínimos de 20%. No ano 2022 os lugares oferecidos correspondem a 100% da capacidade. A frequência de passagem dos autocarros, conforme previsto nos horários em vigor, tem em consideração esta realidade.

Tab.12 – Taxa de Ocupação média anual, para a totalidade das linhas.

Ano	Passageiros Transportados	Lugares Oferecidos	TO Média
2022	270009	13966959	52%

[fonte: dados Datacar System]

3.4.1.7. Frequência do serviço (I7)

O intervalo entre passagens não é constante (uniforme) em cada linha ao longo do dia. Com efeito, as passagens nas horas de ponta têm intervalo menor. Em termos médios diários, a frequência de passagem de autocarro, em cada uma linhas existentes é a indicada na tabela 13.

Tab.13 – Frequência de passagem dos autocarros: valor médio diário.

Linha	Intervalo de Passagens (hora:minutos)
Linha 1 - Azul	01:05
Linha 2 - Vermelha	00:59
Linha 3 - Verde	00:47
Linha 3.1 - Verde (Via Aldeia dos Redondos)	01:16
Linha 4 - Amarela	01:30
Linha 4.1 - Amarela (Via Valdeira)	01:11
Linha 5 - Laranja	01:25
Linha 6 - Lilás	01:09
Linha 7 - Cinza	01:27

[fonte: horários em vigor]

3.4.1.8. Custos de operação (18)

Para determinação dos custos de operação anuais, medidos em [euros/quilómetro], contabilizam-se as parcelas de custo seguintes: i. custo de viagem, referente às despesas de utilização de viatura (incluindo combustível, seguros, gastos de manutenção e amortização nas viaturas); ii. encargos com recursos humanos afetos (motoristas da rede).

Na tabela 14 apresentam-se os custos de operação durante o ano 2022

Tab.14 – Custos e Receitas (valores médios anuais).

Rubricas do Custo Operacional	2022
Combustíveis	119 126,45 €
Seguros	10 903,21 €
Manutenção	59 379,45€
Limpeza e Higiene	120,85 €
Pessoal	440 594,96 €
Amortizações e depreciações	104 067,33€
Outros Custos	22 456,30€
Totais	756 648,55 €

Quilómetros Percorridos (Km/ano)	466012
Custo da Operação (€/Km)	1,62 €

Passageiros Transportados (Pax/ano)	270009
Custo médio por Passageiro (€/pax)	2,80 €

Receita Total da bilhética (€/ano)	79 258,45 €
Receita Média por Passageiro Bilhética (€/pax)	0,29 €
Receita Total Bilhética + CMP (€/ano)	756 648,55 €
Receita Média por passageiro inclui Clientes Internos (€/pax)	2,80 €

[fonte: dados Datacar System + Resultados dos Exercício Contabilístico 2022]

Os custos da operação em 2022 fixa-se 1,62€/km, tendo em consideração o aumento dos custos operacionais.

3.4.1.9. Custo médio por passageiro transportado (I9)

O valor deste Indicador para o ano em análise é de **2,80€** por passageiro transportado, como demonstrado na tabela 14.

De realçar que que em 2022, este valor teve uma redução, face ao período de pandemia. Apesar do aumento dos custos operacionais, o aumento do número de passageiros transportados foi em maior percentagem.

3.4.1.10. Receita média equivalente por passageiro (I10)

Os valores deste Indicador para o ano em análise constam na tabela 14. Contabilizando somente as receitas diretas (bilhetes, passes vendidos e PART), a receita média é de **0,29€** por passageiro transportado. Se for tida em conta as receitas indiretas (provenientes da comparticipação por cada uma das áreas funcionais que beneficiam com a operação realizada pela rede TC POMBUS), o valor médio é de **2,80€** por passageiro transportado.

3.4.1.11. Número de veículos da frota (I11)

No ano 2022, não houve alterações à frota existente, conforma tabela seguinte.

Tab.15 – Características dos veículos da rede POMBUS.

Veículo	Combustível	Norma Ambiental	Lotação	Ano de Fabrico	Acessibilidade e a Mobilidade Condicionada	Sistema de Bilhética	Sistema de Informação ao Público em tempo Real	Wi-fi
AB17GT	Gasóleo	Euro VI D	35	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB15GT	Gasóleo	Euro VI D	32	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB12GT	Gasóleo	Euro VI D	25	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB07GT	Gasóleo	Euro VI D	25	2020	Sim	Sim	Sim	Não
AB06GT	Gasóleo	Euro VI D	25	2020	Sim	Sim	Sim	Não
4725XA	Gasóleo	Euro III	53	2004	Não	Sim	Sim	Não
2140IB	Gasóleo	Euro II	51	1997	Não	Sim	Sim	Não
5225PL	Gasóleo	Euro II	15	2000	Não	Sim	Não	Não
52GX96	Gasóleo	Euro IV	28	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
52GX95	Gasóleo	Euro IV	28	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
94QH28	Gasóleo	Euro VI	25	2015	Sim	Sim	Sim	Não
69GQ44	Gasóleo	Euro IV	28	2008	Sim	Sim	Sim	Sim
69GQ43	Gasóleo	Euro IV	28	2008	Sim	Sim	Sim	Sim

[fonte: documentação técnica dos veículos]

3.4.1.12. Idade média da frota (I12)

A idade das viaturas ao serviço da rede POMBUS indica-se na tabela 16.

Tab.16 – Características dos veículos da rede POMBUS.

Média de Idade da Frota		
Viatura	Ano de Fabrico	2022
AB17GT	2020	2
AB15GT	2020	2
AB12GT	2020	2
AB07GT	2020	2
AB06GT	2020	2
4725XA	2004	18
2140IB	1997	25
5225PL	2000	22
52GX96	2008	14
52GX95	2008	14
94QH28	2015	7
69GQ44	2008	14
69GQ43	2008	14
Média		10,62

3.4.1.13. Índice de regularidade IR (I13)

Durante o período em análise (2022) não houve serviços suprimidos, sendo assegurada a totalidade dos serviços programados.

I13 = 0 (ano 2022)

3.4.1.14. Índice de pontualidade IP (I14)

Este Indicador, calculado através da fórmula [Nº de serviços com atraso inferior ou igual a 5 minutos / Nº total de serviços programados], não se registou ou não manifesta relevância, pois não existiram fatores externos que implicassem quaisquer atrasos. Os horários previstos foram cumpridos.

3.4.1.15. Satisfação do utente (I15)

A satisfação do utilizador da rede POMBUS é uma preocupação constante do Município. Todo o funcionamento da rede tem por base a satisfação das necessidades do utilizador, pelo que a gestão da rede é norteada por esse pressuposto.

A atual dimensão da rede cinge-se à Freguesia de Pombal. Aliada ao conhecimento dos trabalhadores do POMBUS e à facilidade de comunicação através dos diversos meios ao dispor, entre o utente e o Município, permitem um constante feedback do funcionamento da rede e aferir a satisfação do utente. Este procedimento aliado ao tratamento efetuado às reclamações/sugestões recebidas permite manter o grau de satisfação do utilizador. No ano 2022 não foram realizados inquéritos de satisfação aos utentes.

3.4.1.16. Nº de reclamações por motivo (I16)

Em 2022 o Município de Pombal não recebeu reclamações / sugestões em relação ao serviço de Transporte Urbano, evidenciando-se a satisfação dos utentes, face ao serviço prestado.

3.4.1.17. Nº de acidentes de viação (I17)

No período compreendido entre janeiro e dezembro de 2022 houve dois acidentes a registrar, sem vítimas a lamentar, somente com alguns danos materiais.

Tab.17 – Acidentes registrados.

01/04/2022	Acidente Viatura 52-GX-96
06/10/2022	Acidente Viatura 47-25-XA

[fonte: dados Gestor da Rede POMBUS]

3.4.1.18. Nº de incidentes de segurança (I18)

Durante o período em análise não se registaram incidentes de segurança (*security*).

I18 = 0 (2022)

[fonte: dados Gestor da Rede POMBUS]

3.4.1.19. Emissões de GEE (I19)

A emissão de gases com efeitos de estufa ocorrida durante o período em análise foi determinada a partir dos consumos de combustível das viaturas ao serviço da rede POMBUS, considerando-se que 1 litro emite 2,62 kg de CO₂ (GEE). Na tabela seguinte apresentam-se os valores para o ano 2022.

Tab.18 – Emissões de Gases com Efeitos de Estufa [tCO₂eq].

Emissões de Gases com Efeitos de Estufa [tCO ₂ eq].	
2022	233,15642

[fonte: dados Gestor da Rede POMBUS]

3.4.1.20. Consumo de gasóleo (I20)

Na tabela seguinte indicam-se os consumos de gasóleo no período em análise pelas viaturas ao serviço da rede POMBUS.

Tab.19 – Consumo de Gasóleo [litros].

Ano	Consumo Combustível (Gasóleo) em Litros
2022	88991

[fonte: dados Gestor da Rede POMBUS]

3.4.1.21. Velocidade Média (I21)

Na tabela seguinte indicam-se as velocidades médias praticadas na rede no período em análise, distinguindo-se as situações de ponta (P) e fora de ponta.

Tab.20 – Velocidade Média em horário de ponta (P) e não ponta [Km/h].

Velocidade Média em horário de ponta (P) e não ponta [Km/h].				
Linha	Vm (P Matinal)	Vm (P Vespertina)	Vm	Média
Linha 1 - Azul	17	15,9	16,8	16,57
Linha 2 - Vermelha	20	18,6	22,6	20,4
Linha 3 - Verde	25	27	17	23
Linha 3.1 - Verde (Via Aldeia dos Redondos)	24	24	24	24
Linha 4 - Amarela	20,4	20	18	19,47
Linha 4.1 - Amarela - Via Valdeira	19,7	19,7	22,5	20,63
Linha 5 - Laranja	26	26,3	23,8	25,37
Linha 6 - Lilás	25,7	24,2	24,5	24,8
Linha 7 - Cinza	27	26,6	26	26,53
Velocidade Média km/h				22,31

[fonte: dados Gestor da Rede POMBUS]

3.5. Avaliação da Implementação do SAEIP – Sistema de apoio à exploração e informação ao público em tempo real

Em 2020, com apoio do Centro 2020, procedeu-se à implementação de um sistema de apoio à exploração e informação ao público em tempo real.

Procedeu-se à instalação de 22 painéis de informação em tempo real ao público junto às paragens, 7 ecrãs nos edifícios de serviços, escolas e centro de saúde e na APP. Disponibilização a APP para consulta de horários em tempo real e planeador de viagens do Pombus. Disponibilização de painéis de informação em tempo real a bordo nas viaturas do Pombus. Implementação do sistema de apoio à exploração à rede (gestão, monitorização e apoio aos motoristas) do Pombus.

Estes equipamentos permitem, que em 2022 se continue com a monitorização do sistema em tempo real, bem assim como o acesso em tempo real, por parte dos utentes à informação, o que é bastante prático.

4. Planeamento da Rede

A rede POMBUS contribui para estimular e dinamizar a economia local, em dias de realização da feira semanal e nos demais dias da semana, uma vez que a área

geográfica de cobertura abrange aquele evento, diversos centros comerciais e o mercado municipal. Da mesma forma, ao proporcionar a ligação física entre diferentes zonas da cidade, contribui para dinamizar o fluxo de pessoas nas suas deslocações para instituições de ensino, locais de trabalho, entidades de apoio à saúde pública e diversos serviços públicos, constituindo dessa forma um agente dinamizador da vida na comunidade. Importa a este propósito referir que a rede POMBUS apresenta paragens sobrepostas com outros operadores rodoviários (e.g. Transdev), proporcionando de forma combinada um número maior de oportunidades de mobilidade aos cidadãos, para além de que a paragem do Largo do Cardal (ponto focal da rede) se encontra próxima da Estação Ferroviária permitindo assim a transferência modal.

O Município de Pombal, simultaneamente autoridade e operador de transporte, continuará a enveredar os esforços e meios para garantir a mobilidade dos munícipes, nomeadamente, com o transporte a pedido, a implementar num futuro próximo, direcionado às populações e locais que atualmente não são servidas por nenhum serviço de transporte público.

5. Considerações Finais

No presente Relatório de Atividades, referente ao ano de 2022, descreve-se em linhas gerais o funcionamento da rede TC POMBUS e o desempenho evidenciado segundo vários parâmetros considerados relevantes. Os dados recolhidos permitem concluir que a rede **cumpriu a sua missão** (*“Proporcionar à população de Pombal um serviço de transporte público urbano em condições adequadas de conforto e segurança, com*

*tempos de espera e de viagem compatíveis com as suas expectativas e necessidades, contribuindo para promover a inclusão social e o desenvolvimento económico da região.”), **respeitando integralmente o disposto no Regulamento vigente da rede POMBUS, e tendo conseguido cumprir os objetivos fundamentais, mesmo em tempos de pandemia e confinamento**, entre os quais:*

1. Promover a mobilidade sustentável e potenciar a utilização da rede POMBUS como transporte alternativo nas deslocações da população dentro da freguesia de Pombal;
2. Incrementar a eficiência da rede POMBUS, melhorando o funcionamento das várias linhas nos diferentes períodos da semana e do dia, ajustando os horários à Procura;
3. Adequar a frota de autocarros às necessidades dos atuais utilizadores e avaliar a necessidade de reforçar o número de viaturas ao serviço;
4. Promover a articulação com outros transportes públicos rodó e ferroviários, contribuindo dessa forma para a melhoria da mobilidade dos cidadãos em Pombal;
5. Valorizar a dimensão social da rede POMBUS, assegurando um serviço público de qualidade que contribua para aproximar gerações (jovens em idade escolar, população em idade ativa e seniores).

O **balanço do período em apreço revela-se assim muito positivo**. O Serviço é reconhecido pelos munícipes e populações beneficiárias. Constitui-se como um novo desafio para a melhoria contínua da rede POMBUS, a pretensão da generalidade dos fregueses, que consiste em analisar a viabilidade do alargamento da rede a todo o Concelho de Pombal.

Nesse âmbito, sugere a possibilidade de a rede POMBUS como pilar estratégico de um sistema integrado de mobilidade a desenvolver em todas as freguesias.

O planeamento estratégico de um sistema integrado de mobilidade centrado numa rede sustentável de transporte coletivo (TC) público é essencial para a coesão social e territorial e para a qualidade de vida da população. A rede de TC POMBUS do município

de Pombal visa proporcionar aos cidadãos um serviço público de qualidade, em condições de conforto adequadas e prevendo tempos de espera e viagem aceitáveis, salvaguardando os requisitos aplicáveis em matérias de segurança de passageiros e capacidade de resposta às necessidades de mobilidade de vários segmentos/perfis de utilizadores (jovens em idade escolar, população ativa, população sénior, etc.), garantido princípios de sustentabilidade económica, ambiental e social. Considerando os benefícios sociais que a rede de TC POMBUS proporciona à população servida, pretende-se otimizar os recursos existentes e avaliar a possibilidade de extensão do serviço, considerando as necessidades de mobilidade e acessibilidade da população atual e futura (inclui a procura potencial que é possível captar, como sejam os utilizadores atuais do transporte individual em automóvel que realizem viagens no interior da freguesia de Pombal de curta duração que passem a utilizar o serviço desta rede de TC). A transferência de deslocações do transporte individual para o TC POMBUS está também associada a benefícios ambientais para toda a comunidade.

Estando os fatores mais valorizados numa rede de transportes coletivos globalmente bem classificados na avaliação da rede atual, existem oportunidades de melhoria da rede POMBUS sobretudo no que concerne ao alinhamento de horários com outros operadores, qualidade das paragens e itinerários. O alargamento da cobertura da rede a novas localidades do Concelho de Pombal, juntamente com a revisão pontual dos itinerários e paragens existentes, no contexto de desenvolvimento do sistema integrado de mobilidade +POMBUS (inclui serviço regular e a pedido), são iniciativas que decerto contribuirão para que este serviço de transporte público prossiga com êxito a sua missão.

ANEXO I

Prestação de Contas POMBUS referentes ao ano 2022

MAPA DA ANALITICA - GERAL			
POMBUS - AMT (PRESTAÇÃO CONTAS)			
(MUNICÍPIO DE POMBAL)			
Período	Janeiro - Rectificação	Ano	Data
		2022	18/07/2023
RUBRICA		SALDO	
CÓDIGO	DESCRIÇÃO	DEVEDOR	CREDOR
01	CUSTOS/GASTOS	757 020,64 €	0,00 €
0101	CONTA 61 CMVMC	418,70 €	
0102	CONTA 62 FSE	211 567,56 €	
010201	FSE combustiveis	119 126,45 €	
010202	FSE Material Escritorio / Outras peças	523,86 €	
010203	FSE Eletricidade	3 416,22 €	
010204	FSE Comunicações	4 875,49 €	
010205	FSE Seguros	10 903,21 €	
010206	FSE Conservação	59 379,45 €	
010208	FSE Limpeza higiene	120,85 €	
010209	FSE Trabalhos especializados	2 555,51 €	
010210	FSE Outros	10 666,52 €	
103	CONTA 63 CUSTOS COM PESSOAL	440 967,05 €	
0104	CONTA 64 AMORTIZAÇÕES	104 067,33 €	
0105	CONTA 68 OUTROS CUSTOS		
02	RENDIMENTOS\RECEITA DO POMBUS	0,00 €	79 258,45 €
0201	RECEITA BILHETES, PASSES		55 468,45 €
0202	TRANSFERENCIAS RECEBIDAS DE ENTIDADES**		23 790,00 €
TOTAL		757 020,64 €	79 258,45 €

Nota: **Valores (NÃO RECEBIDO): Apoios relativos à operação do ano 2022, mas não recebidos no respetivo ano civil.

ANEXO II

Mapa Geral de Indicadores

(cf. informação mínima a constar no relatório anual de atividades,
de acordo com o Art.7.º do Regulamento (CE) 1370/2007)

Dimensão	Indicador de referência (CE) 1370/2007	Indicador relatório (seção 3.4)
Identificação do Serviço Público	Mapa do município com o desenho das rotas (linhas) contratadas e identificação das povoações com mais de 40 habitantes.	I2, I3
Oferta	N.º de linhas exploradas e respetiva extensão.	I1, I2, I3
	N.º de circulações.	I1, I7
	N.º de veículos.km produzidos.	I11
	N.º de lugares.km produzidos.	I5
Procura	N.º de passageiros transportados.	I4
	N.º de passageiros.km transportados.	I4
	Taxa de ocupação média anual da frota.	I8
Material circulante (frota)	Número de veículos da frota por:	I11
	Idade média da frota.	I12
Indicadores Económico-Financeiros	Receitas tarifárias anuais por título de transporte.	I10
	Gastos totais da Autoridade de Transporte com o serviço público de transporte de passageiros, por contrato, discriminando a seguinte informação:	I8, I9
Qualidade e segurança	Índice de regularidade (IR).	I13
	Índice de pontualidade (IP5).	I14
	Resumo dos resultados do último inquérito de satisfação realizado aos passageiros e potenciais passageiros.	I15
	N.º de reclamações por motivo.	I16
	N.º de acidentes de viação (<i>safety</i>), por tipo de acidente.	I17
	N.º de incidentes de segurança (<i>security</i>).	I18
Sustentabilidade	Emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associado à prestação do serviço de transporte de passageiros.	I19
	Consumo anual de energia, por fonte de energia (gasóleo, GPL, gás natural, eletricidade e outros).	I20